Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 90

«РЕКА», НЕ НАШЕДШАЯ РУСЛА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

9 772618 724302 00090

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 90, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 200 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 05.03.2020.
Дата выхода в свет: 16.07.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Дудакова/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Ю. Иванов; 8 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Ю. Иванов, (внизу) © РИА Новости; 9 © akg-images; 10 (вверху) © Nathan Wong/Wikimedia commons, (внизу) © akg-images; 11 (вверху) © частная коллекция, (в середине) © allen watkin/Wikimedia commons, (внизу) © akg-images.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка внутренней панели левой задней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

«Река», не нашедшая русла

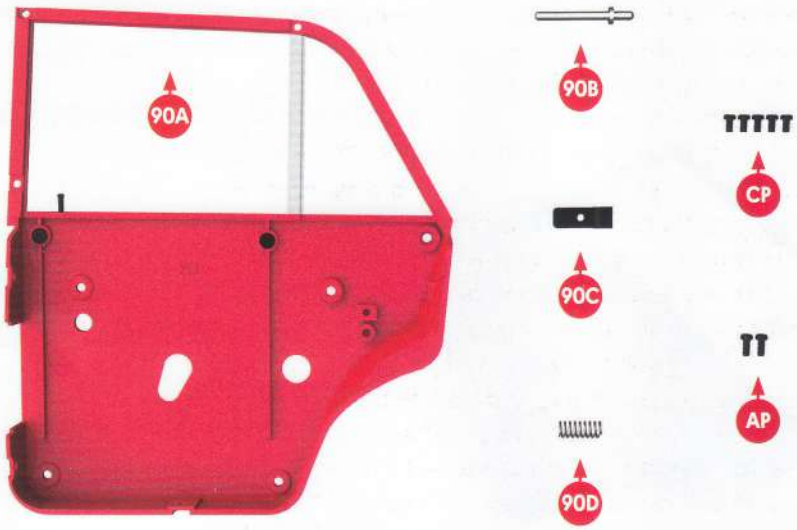
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Остин Мини»: из кризиса – в чемпионы

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Сборка внутренней панели левой задней двери

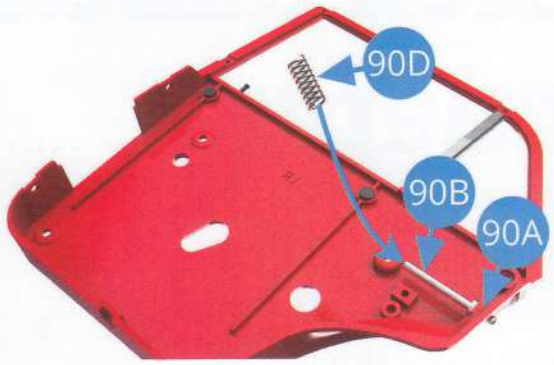
Используйте для сборки внутренней панели левой задней двери вашей модели ВАЗ-2101 детали, полученные с этим номером, и обивку левой задней двери 89А.



- 90A Внутренняя панель левой задней двери
- 90B Защелка замка
- 90C Пружина
- 90D Направляющий зажим
- CP Винт М1,7 × 3,0 мм (5 шт.)
- AP Винт М1,7 × 4,0 мм (2 шт.)

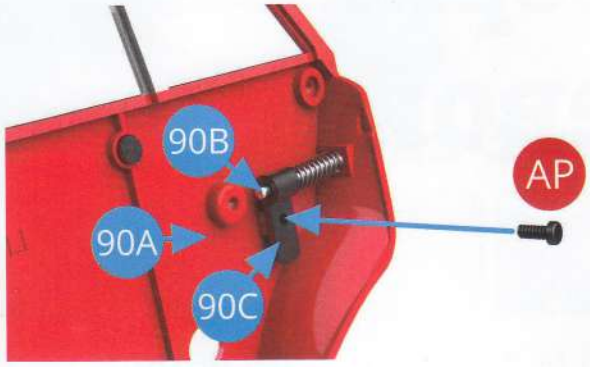
Схема сборки

1



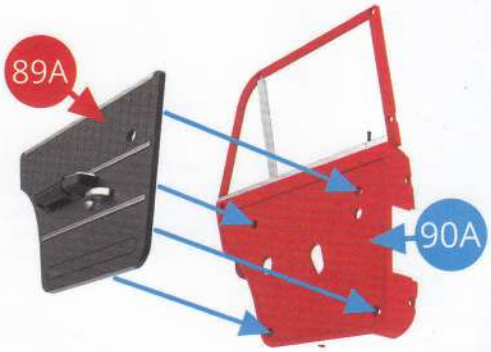
Установите защелку замка 90B в отверстие на торце внутренней панели левой задней двери 90A. Наденьте пружину 90D на ось защелки замка 90B.

2



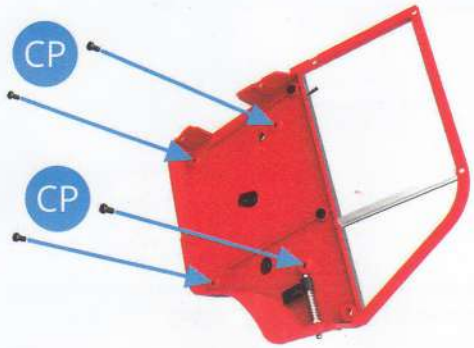
Наденьте охват направляющего зажима 90C на ось защелки замка 90B и закрепите его на внутренней панели левой задней двери 90A винтом AP.

3



Установите обивку левой задней двери 89A на внутреннюю панель левой задней двери 90A.

4



Закрепите обивку левой задней двери 89A с другой стороны внутренней панели левой задней двери 90A четырьмя винтами CP.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Река», не нашедшая русла

Характерной чертой советского автомобилестроения были чрезмерно длительные сроки проектирования новых моделей. Во многом благодаря существовавшей экономической системе с многоступенчатыми согласованиями и утверждениями.

В конструкторском бюро ВАЗа. 1973 год.

В случае с ВАЗ-2122 на сроках негативно сказался и тот факт, что заказчик изначально сам толком не знал, какую машину он желает получить. ТТЗ уточнялось неоднократно по мере проектирования, изготовления и испытаний опытных образцов.

Автомобиль-амфибия ВАЗ-2122 «Река». Музей ОАО «АвтоВАЗ». Современная фотография.

Последние штрихи к портрету

В 1983 году успешно завершились испытания трех опытных образцов «400-й» серии автомобиля ВАЗ-2122. Объем испытаний составил соответственно 32,2 и 34,2 тыс. км плюс 50 часов на плаву для каждого из образцов. Третий образец использовался только для проведения комплекса лабораторных и лабораторно-дорожных работ. Собственно говоря, военные получили то, что хотели: начинка автомобиля была в основном «нивовской», да еще с менее мощным двигателем. Никаких вопросов по серийным узлам быть не могло.

По доработанной документации в конце 1984 года была изготовлена серия «500», состоявшая уже из десяти

Столовая ВАЗа. 1980 год.

образцов, предназначенных для расширенных испытаний. Четырьмя занялись заводские испытатели, а шесть других разошлись по организациям заказчика в различных регионах страны – от Туркмении до Забайкалья. Это уже была опытная войсковая эксплуатация. И испытания, и эксплуатация, которые велись практически весь 1985 год, показали, что все прежние замечания устранены и теперь машину можно выпускать в свет. В целом автомобиль очень понравился как рядовым водителям, так и офицерам. Все они постоянно задавали один и тот же вопрос: «Когда же такие машины начнут поступать в войска?» На сей счет было даже отдельное решение Госкомиссии, специально собравшейся по данному поводу в начале 1986 года.

В 1987 году была изготовлена последняя, «600-я» серия из трех образцов, в которую вошли все наработки, увенчавшие многолетний труд вазовцев по ОКР «Река». Были успешно проведены их испытания по полной программе, включая Памир и Туркмению. Конструкция амфибии приобрела свой окончательный вид.

Главный конструктор болгарского завода «Динамо» С. Казаров (слева) и главный конструктор по электрооборудованию ВАЗа Л. Вайнштейн обсуждают модель стартера. 1984 год.

Судьба опытных образцов

В настоящее время известна судьба трех образцов последней «600-й» серии. Следы первого теряются в Литве, в музее города Каунаса. Второй долгое время экспонировался в Музее военной автомобильной техники в Рязани, а в 2010 году был вывезен на московскую 147-ю автобазу МО РФ, где, видимо, находится до сих пор. Третий образец, с разрешения гендиректора АвтоВАЗа, находится в Техническом музее ОАО «АвтоВАЗ», в закрытом ангаре с ограниченным доступом для посетителей.

ВАЗ-2122 серии «600» преодолевает препятствия. Конец 1980-х годов.

В цехах ВАЗа. 1977 год.

Печальный финал

Ценой неимоверных усилий коллектива конструкторов и испытателей была создана не имевшая аналогов в мире амфибия. Был подготовлен полный комплект технической документации для ее производства. О том, что произошло далее, лучше всего рассказал в своих воспоминаниях тогдашний главный конструктор ВАЗа Г. Мирзоев:

«Начало разработки ВАЗ-2122 практически совпало с постановкой на производство "Нивы". И первый опытный образец плавающего автомобиля был собран в 1976 году. Дальнейшая судьба этой амфибии типична для многих военных заказов. Поскольку желания заказчиков, как правило, не совпадали с их возможностями, финансирования не хватало, и работать приходилось в долг.

Разработка проекта длилась очень долго, более десяти лет. За это время были разработаны и поставлены на производство на ВАЗе: "Нива", семейство "классики" 2105/07, семейство переднеприводных автомобилей 2108.

За эти годы поменялась военная доктрина у американцев, а соответственно - и у нас. Приоритетными стали другие виды вооружений, а не плавающий автомобиль командира роты.

Нашу амфибию, увы, поджидала печальная участь.

Были проведены все положенные приемочные испытания, вплоть до десантирования с парашютом.

Устранены все замечания государственной комиссии.

Проведены показательные заезды и заплывы с участием руководства Министерства обороны.

Возможностями нашей амфибии все остались весьма довольны. После чего нам сказали: "Хороший автомобиль, но денег пока нет".

Прошел еще год. Министр обороны Д. Устинов, отдыхая летом в "Волжском Утесе", посетил ВАЗ. Во время посещения ему был показан ВАЗ-2122. Автомобиль министру явно понравился.

Генеральный директор В. Исаков ему и предложил: "Шесть миллионов, и через год начнется производство!"

"У меня таких денег нет!" - ответил Устинов.

На этом разговор закончился, и колоссальный труд большого коллектива разработчиков, который продолжался более десяти лет, оказался в итоге никому не нужным.

Шесть миллионов на постановку автомобиля на производство - по тем временам деньги относительно небольшие. Думается, что найти такую сумму особого труда не составляло. При желании. Которого, как оказалось, и не было.

Изначально предполагалось мелкосерийное производство этих автомобилей - 500 шт. в год.

Уникальный, самобытный, чисто российский автомобиль, в который его создателями было вложено столько фантазии, изобретательности, души и труда, оказался невостребованным. Обидно».

Трудно не согласиться с главным конструктором. Амфибия стала жертвой перестройки.

ВАЗ-2122 не попадал в русло общегосударственной политики конверсии военного производства, которая являлась важной частью набиравших обороты горбачевских реформ. Не стоит сбрасывать со счетов и то, что в конце 1980-х годов ВАЗ вел престижное сотрудничество с ведущими автостроительными фирмами США, Германии и Италии, и руководство завода не было заинтересовано в работе с Министерством обороны.

Автомобиль ВАЗ-2122 серии «500» преодолевает препятствия. 1980-е годы.

«Остин Мини»: из кризиса – в чемпионы

Значение микролитражки «Остин Мини» (Austin Mini) в истории мирового автомобилестроения трудно переоценить. Именно она стала родоначальницей всех переднеприводных моделей с поперечным расположением двигателя и двухобъемным кузовом, занимающих сегодня почти половину мирового рынка.

Премьера автомобиля состоялась чуть более 60 лет назад, когда 26 августа 1959 года восхищенной публике были представлены сразу две новых модели: «Моррис Мини-Минор» (Morris Mini-Minor) и «Остин Севен» (Austin Seven).

Дитя топливного кризиса

Как это часто бывает, новый автомобиль появился не по прихоти производителя, а из-за острой необходимости. Поводом послужило стечение обстоятельств, а именно – Суэцкий кризис 1956–1957 годов, повлекший за собой кризис топливный. Дошло до того, что на некоторое время продажа бензина потребителям в Великобритании была нормирована. Перед инженерами многих стран встал вопрос о необходимости разработки сверхэкономичного автомобиля.

Председатель британской автомобильной компании «Бритиш Мотор Корпорейшн» (British Motor Corporation) Леонард Лорд (в 1952 году, будучи директором «Остин Мотор

Автомобиль «Остин Севен Мини» 1959 года выпуска. Современная фотография.

Компани», он произвел давно планировавшееся слияние с компанией «Моррис Моторс», образовав новую компанию – «Бритиш Мотор Корпорейшн») решил предложить альтернативу заполнившему английский рынок автомобилю «Фольксваген-жук». Разработку новой модели он поручил инженеру и дизайнеру Алеку Иссигонису, ранее создавшему предшественника «Мини» – автомобиль «Моррис Минор». Задача рабочей группы из 8 человек (2 конструктора, 2 студента инженерных специальностей и 4 чертежника) не была простой: в автомобильчике, габаритные размеры которого не должны были превышать 3×1,2×1,2 м, предстояло разместить четырех человек, минимальный багаж, да еще двигатель с трансмиссией.

Алек Иссигонис решил эту проблему весьма оригинально для того времени. С целью сокращения размеров капота он разместил рядный 4-цилиндровый двигатель A-Series объемом 848 см^3 поперечно, в одном блоке с масляным картером и 4-ступенчатой механической коробкой передач. В результате этого салон стал занимать не менее 80 % от площади проекции автомобиля. Передний привод обеспечивал почти идеальное распределение массы, но при начальной мощности 34 л. с. «Мини» не разгонялся более 120 км/ч. Установка же радиатора с левой стороны вызывала частые перегревы мотора.

Несущий кузов «Мини» с передним и задним подрамниками и колесной базой 2203 мм имел интересную особенность: сварные швы его панелей и дверные петли выводились наружу. Но это не сильно портило внешний вид машины, как и крохотные 10-дюймовые колеса. Вместо обычных пружин использовалась подвеска на резиновых конусах, разработанная «Моултон Девелопментс Лтд» (Moulton Developments Ltd). В 1964 году ее заменила новая гидравлическая подвеска, но она оказалась слишком дорогой в производстве и спустя семь лет уступила место прежнему резиновому механизму. Крышка багажника открывалась вниз, что позволяло перевозить крупногабаритные грузы.

Актер Роуэн Аткинсон на мини-турнире в Гудвуде воспроизводит знаменитую сцену из сериала «Мистер Бин» на автомобиле «Остин Мини». 2009 год.

Триумфальное шествие

Официальное начало продаж состоялось 26 августа 1959 года. К этому дню уже было собрано несколько тысяч автомобилей, 2000 из них сразу отправили на экспорт – продажи стартовали одновременно почти в 100 странах мира. Собирались автомобили на заводах «Остин» в Лонгбридже (Бирмингем) и «Моррис» в Коули (Оксфорд). В первый год было выпущено 20 тыс. экземпляров, в 1962 году – уже 200 тыс., а далее продажи не падали до конца 1970-х годов. Экспортные модификации «Мини» назывались «Остин 850» (Austin 850) и «Моррис 850»

Семейный автомобиль «Остин Севен Кантримэн». 1961 год.

Инженер Алек Иссигонис рядом с первым «Мини» (621AOK) и новым «Моррис Мини-Минор Делюкс». 1965 год.

(Morris 850) в соответствии с объемом двигателя. Кроме Великобритании, они изготавливались на заводе BMC в Сиднее (Австралия), фирмами «Инноченти» (Innocenti) в Италии и «Аути» (Authi) в Испании, а также по лицензии в Португалии, Бельгии, Чили, Уругвае, Венесуэле, ЮАР, Югославии и на Мальте. Следует отметить, что с 1968 года продажи «Мини» были запрещены в США, так как автомобильчик не соответствовал введенным там правилам безопасности и ограничениям выбросов.

12 октября 1961 года было объявлено о выпуске еще двух модификаций «Мини» – «Райли Эльф» (Riley Elf) и «Уолсли Хорнет» (Wolseley Hornet). К 1962 году выпускалось уже 3,8 тыс. автомобилей в неделю. В январе 1963 года на заснеженной площадке около завода в Лонгбридже Алек Иссигонис продемонстрировал двухмоторный «Мини Мок» (Mini Moke) – внедорожную версию своего детища. В том же году было объявлено о переходе на выпуск новой модели «Мини» – Mark II с двигателем объемом 998 см^3. В 1963 году был достигнут пик продаж «Мини» в Великобритании – 134 346 машин, – который никогда позже повторен уже не был. 3 февраля 1965 года был изготовлен миллионный «Мини».

В 1961 году Джон Купер, конструктор команды «Формулы-1», восхищаясь надежностью и управляемостью малолитражки, решил сделать из нее, как сейчас принято называть, «горячий хэтчбек». Он снабдил «Мини» более мощным мотором, дисковыми тормозами и узнаваемой двухцветной окраской. Хотя Алек Иссигонис сначала отказывался от предложений Купера о создании отдельной модели, но все же начал с ним сотрудничать и не прогадал. Эта модель принесла марке особенную популярность, когда в 1964 году «Мини Купер S» (Mini Cooper S) победил на одной из самых сложных трасс в Монте-Карло. С тех пор автомобиль, на равных выступавший с более крупными соперниками, неоднократно занимал призовые места.

«Я менял адреса, я менял имена...»

За время своего существования марка «Мини» многократно меняла как хозяев, так и свое название: «Остин Мини» (Austin Mini), «Моррис Мини» (Morris Mini), «Ровер Мини» (Rover Mini) и т. д. На сегодняшний день владельцем марки является компания BMW, которая вывела некогда бюджетный автомобильчик в премиум-сегмент. Заметно расширился и ассортимент: сейчас модельный ряд «Мини» включает в себя 45 моделей, среди которых – родстеры, кабриолеты, универсалы и кроссоверы.

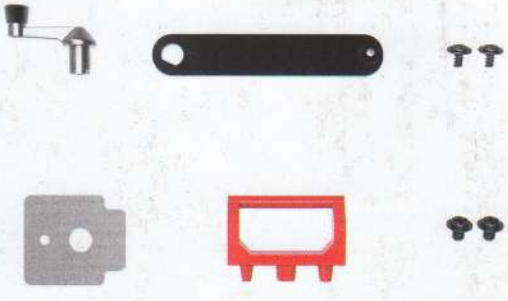
Автомобиль «Райли Эльф». Современная фотография.

Дж. Гибсон за рулем автомобиля «Остин Мини» 1961 года выпуска в Сильверстоуне. 1960-е годы.

В НОМЕРЕ 91

- УСТАНОВКА ПЕТЛИ И СТЕКЛОПОДЪЕМНИКА ЛЕВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- АМФИБИЯ «ФОЛЬКСВАГЕН ТИП 166»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- РУЧКА СТЕКЛОПОДЪЕМНИКА
- РЫЧАГ СТЕКЛОПОДЪЕМНИКА
- ЛИСТОВАЯ ПРУЖИНА
- ДВЕРНАЯ ПЕТЛЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!